

Автолавкой по бездорожью

Автолавка - это диагноз. Точнее - явный симптом, что деревня, в которую она едет, балансирует на грани выживания. А еще это шанс дотянуть до тех времен, когда у властей дойдут руки до проблем таких деревень. Впрочем, лучше своими глазами увидеть, как живут там, где нерентабелен даже небольшой стационарный магазин. И мы отправились в рейс вместе с автолавкой Гусь-Хрустального райпо.

В режиме выживания

Пока автолавка загружается на базе, беседуем с председателем райпо Василием Ерохиным. Он угощает нас свежей выпечкой собственного производства. Выпечка вкуснейшая, а вот от беседы послевкусие горькое.

Когда-то потребкооперация была мощнейшей системой, обеспечивавшей работой многих селян.

- Мы в 80-е годы ликоподий собирали и сдавали фармацевтам тоннами. А какие грибоварни у нас были! - ностальгирует Василий Федорович.

В 1990-е позакрывались консервные заводы, некому стало сдавать эти грибы. Закрылись и грибоварни. Прекратился прием других дикоросов. Можно было бы и возобновить сбор трав и ягод, раз уж вошел в моду здоровый образ жизни, а вместе с ним - фиточаи, но...

- Такую продукцию нужно сушить в сушильных шкафах минимум 12 часов. А у нас киловатт электроэнергии стоит 7,70 - дороже, чем в городе. Ну как мы можем конкурировать с городскими производствами, если у нас затраты выше? - вздыхает Ерохин. - Тем более что надо же заново налаживать сбыт, надо закупать заново оборудование. А где денег взять?

Деньги системе кооперации давала стационарная торговля. Но торговые сети выдавили магазины потребкооперации сначала из крупных городов, а сейчас выживают из райцентров и поселков.

Гусевскому райпо пришлось, например, свернуть торговлю в Гусь-Хрустальном. И даже закрыть городское отделение райпотребкооперации. Но все автолавки были сохранены, хотя это самый проблемный с точки зрения рентабельности торговый формат.

- Я человек советской еще закалки. Раньше как было? Мы знали, что делаем общее государственное дело. Доходами от стационарных магазинов перекрывали убытки автолавок. Государство нам тоже помогало. Были дотации на бензин. Были льготы по аренде, - вспоминает Ерохин. - Сейчас никакой помощи. Зато закон о потребкооперации



Для многих селян автолавка - единственная связь с «большой землей».



В день одна автолавка обслуживает 5-6 деревень.

разрешает нам не обслуживать населенные пункты, где гарантирован убыток. А кто их тогда будет обслуживать? Там же тоже люди живут. Старики, честно отработавшие на благо государства. За что им на старости лет такое отношение? Вот и крутимся как можем, перекрывая затраты на выездную торговлю доходами с других направлений.

А могут с каждым годом все меньше. Если относиться к потребкооперации как к обычному бизнесу, не поддерживать ее, то требовать от кооператоров работы в убыток - нелепо. Да и наступит когда-нибудь момент, что не на что будет закупить новую машину для разъездной торговли. А машины сгорают за год-два на тех дорогах, по которым кочует автолавка.

В некоторых регионах такую торговлю поддерживает бюджет. В Татарстане, например, закупили за счет казны более 150 автомобилей. В Калуге приобрели 60 автолавок, а в Вологде приняли решение дотировать половину затрат на покупку машин. Нашим кооператорам остается только завидовать коллегам.

Пока разговариваем с Ерохиным, «наша» автолавка загрузилась. Ждали только поставщика фруктов. Но поражает

не это - в деревни везут картошку и капусту.

- Сейчас в деревнях старики остались - им трудно возделывать огород в таких объемах, чтобы на год хватало запасов, - поясняет продавец автолавки Валентина Моргунова.

По дороге заезжаем в деревню Никулино. В местный магазин перебрались выпечку, хлеб и мясные полуфабрикаты, изготовленные в Золотково. Там у райпо свое производство. Обеспечивает продукцией не только автолавки и магазины райпо, но и собственные предприятия общепита - столовые и кафе. Сы-

рье покупают у местных производителей. Им - поддержка, населению - услуга, а сотрудникам системы райпотребсоюза - рабочие места. Гусевское райпо сегодня обеспечивает работой около 300 сотрудников. И все налоги, в отличие от сетей, платят на месте.

Сельский краш-тест

Загрузившись, выдвигаемся в деревню Борзино, где нам пообещали показать весь ужас сельского бездорожья. Хотя в том же Никулино этот ужас уже вполне ощутим. Как только съехали с межпоселковой дороги, тут же попали в глубокую лужу.

- Это еще цветочки, а вот «дорога» в Борзино - самые что ни на есть ягодки. Ядовитые. Мы в пятницу там застряли намертво. Хорошо поблизости трактор оказался - выдернул. Но машину сломали. Все выходные чинил, - говорит водитель Николай Марченков.

Его шоферский рассказ - летопись бездорожья:

- Я уже 17 лет с автолавкой езжу. Сколько мы машин разбили! В том же Борзино раньше лагерь детский был. Там озеро замечательное. Да и вообще места красивейшие. И от райцентра недалеко. От асфальта всего-то три километра до Ново-Новляново и еще два до Борзино - но дороги нет. В Чиур, если дождь прошел или занесло

дорогу зимой, тоже уже не проедешь. А там четыре семьи в зиму остается. Мы, конечно, с собой лопаты возим, чтобы машину откапывать. Но иногда так занесет, что даже смысла пытаться прорваться нет: результат предскажем. Но только зимой тут ни дачников, ни грибников - никто не поможет.

- А с другой стороны - в Ново-Покровском один старичок зимует, инвалид. От Гуся - 50 км до этой деревни. Разве кто поедет, кроме нас, в такую даль ради одинокого инвалида? - вступает в разговор Валентина. - Так хоть бы дороги сделали и чистили нормально! В деревнях самих - та же картина. Зимой к автолавке бабульки по пояс в снегу бредут. Народ и разъезжает от такой жизни.

В это время, подпрыгивая на кочках и ныряя в лужи, автолавка пробирается к Ново-Новляново, за ним начинается та дорога, которую нам хотели показать. Но жалость к машине пересилила.

- Нас люди ждут, не будем рисковать, - сказал Николай и свернул в лес.

Здесь между деревьев накатали новую дорогу. Пока она - спасение, но ее нет официально. Зимой никто чистить этот путь не будет. Основную же дорогу разбил строительная техника - на окраине Борзино строится ферма. Большой риск и дницею



Машины сгорают за год-два на дорогах, по которым кочует автолавка.



Нужный людям мост через Колпь совсем разрушился...